INTERNACIA FERVOJISTO



39a jaro Januaro-februaro 1987 N-ro 1



Nova fervojpramlinio inter Svedio kaj Danio rapidigas vartransporton inter Skandinavio kaj la eùropa kontinento. Vidu paĝojn 10-12.

REDAKTORA BABILO

Kun kelksemajna malfruo aperas la unua 1987a numero de INTERNACIA FERVOJISTO.

Vintro severe katenas plenliberan agadon en kelkaj mondopartoj, kaj tio bone kongruas kun niaj laborkondiĉoj kiel esperantanoj-fervojistoj.

78 jarojn ni tamen eltenas tion, kio do signifas, ke ni postrestas nur 22 jarojn post la ĝenerala esperantismo.

Kaj en la nuna jaro ni supozeble vidos konkretajn, palpos fizike la unuan rezulton de la terminara laboro, vidu la apudan TK-raporton. Per la esprimo "unua rezulto" ni kompreneble ne deziras malgravigi la jam ekzistantajn Terminaretojn. Male, ili kuraĝigis kaj spronis la terminaran laboron.

Legu en la nuna numero pri fervojoj en Pollando, Mongolio, Danio kaj Eŭropo, kaj se vi trovos interesajn informojn, traduku en vian nacian lingvon, sendu al via fervojfaka gazetaro, kaj nepre raportu al ni pri la rezultoj.

Bonan laboremon.

Red.

TK-RAPORTO

La progreso de la laboro en la Terminara Komisiono dum la vintra sezono estas rimarkinda. Senescepte ĉiuj kunlaborantoj aktivas kaj helpas.

Tiel ni intertempe tradukas jam la literon L de la novaj terminoj de la 4a eldono de la de ni tradukata fervoja leksikono (LG IV).

La tradukon de la terminoj sub la litero E prizorgis s-ro N.G.Narvala (SF), sub la literoj F kaj G la kunlaborantoj sub la gvido de s-ro S. David (CS) - jen kunagas nia ŝatata pionira membro inĝ J.Rebiĉek - kaj la literojn H,I,J,K,L tradukas s-roj H kaj B Bengtsson (S). La tradukaĵlistojn ni multobligas kaj disdonas al la ceteraj kunlaborantoj, por ke ili kontrolu la tradukitajn terminojn.

Vi vidas: estas modela internacia kunlaboro! Sed la plej grava fakto estas, ke ni same progresas kiel la fervoja komisiono en Parizo, kiu arangas la 6-lingvan leksikonon LG IV.

Favora montriĝis en nia laboro la interkonsentitaj limtempoj por la unuopaj taskoj. Tiu tempoplano permesas al ni la planadon kaj aranĝon de celtrafa laboro.

Super ĉio estas la kontentiga fakto, ke Esperanto ne plu postkuras, sed nun same progresas kaj statas kiel la aliaj - la naciaj - lingvoj.

Dieter Hartig - redaktoro TeKu

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D,D-3067 Lindhorst.

Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



39A IFEF-KONGRESO
16A-22A DE MAJO 1987
KATOWICE - POLLANDO

Konstanta adreso:
39a IFEF-kongreso
Slaska DOKP
Al.Roździeńskiego 1
PL-40-202 KATOWICE

LKK vere esperas, ke se vi ankoraŭ ne aliĝis vi serioze pripensu dum 1-2 tagoj kaj post tio sendu aliĝilon.

Ĝis 31.1.1987 validas la malalta kongreskotizo kaj la 1an de februaro la kongreskotizo altiĝos. Ni ripetas la kongreskotizon, validan ek de 1. 2.1987:

	USD
IFEF-membro (ankaŭ emeritulo) ...	40
Familiano kaj junul(in)o ĝis 20jara	20
Ne IFEF-membro	48
Simpatianto (ricevos la kongresmaterialojn sed ne partoprenos la kongreson)	10
Cambroperado (po lito)	4
Duontaga ekskurso	5
Tuttaga ekskurso	15
Solena vespermanĝo	10

Taŭgas ankaŭ kiu ajn okcidenta valuto.

Ciuj estas petataj pagi per banko. Bankkonto: NBP IV O/Warszawa 1049-7070-132 Zarza,D Główny Polskiego Zwiazku Esperantystów, Warszawa, ul Jasna 6.

Metu jenan informon sur la blankedo: 39a IFEF-Kongreso Katowice.

La sumoj indikitaj en dolaroj estas nur orientiĝaj. LKK faros finkalkulon post via alveno, kaj vi ricevos vian bonhavon sen problemoj.

Kongres-kotizon kaj ĉambroperadon, kiu inkluzivas ankaŭ bankprovizion, vi devas pagi anticipe.

Hotel-kostojn vi povas pagi post via alveno al Pollando en zlotoj, se vi havas ŝanĝ-kuponon. (Post alveno vi ŝanĝos monon en la banko, ricevos ŝanĝ-kuponon kaj povas pagi en zlotoj). Do neniuokaze sendu monon en simplaj aŭ registritaj leteroj. Pagu nur per banko aŭ poŝto. La kongreskarto validas kiel senpaga bileto en la 1a klaso. Valideco de la senpaga bileto estos skribita en IF nro 2/87.

Dum la kongreso okazos du ekskursoj:

1. duontaga al Oŝwiecim, kie troviĝis plej granda Hitlera koncentrejo. Sume en Oŝwiecim pereis proksimume 4 milionoj da homoj de 28 nacioj. Nuntempe ĝi estas ŝtata muzeo de martireco.

2. tuttaga ekskurso al Krakovo - la unua el plej malnovaj urboj en Pollando. La unua mencio pri Krakovo devenas de ĉ 970a jaro de nia epoko. Ekde la XIa jc estis Krakovo dum 500 jaroj la ĉefurbo de Pollando.

   La impona ekfloro de Krakovo estis haltigita kiam Krakovo ĉesis esti ĉefurbo en la j.1609. Krakovo estas vidinda pro la arkitekturaj antikvaĵoj kaj historiaj monumentoj. Nuntempe, kvankam Krakovo ne estas plu la ĉefurbo de Pollando, ĝi ĉiam estas rigardata kiel lulilo kaj centro de pola kulturo.

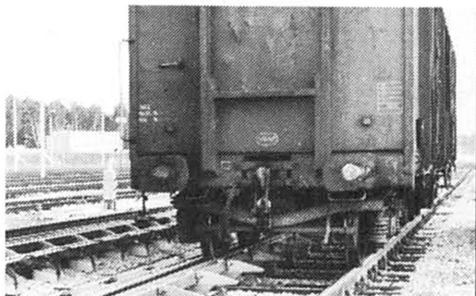
LKK.

MODERNIGO DE ORDIGSTACIO TARNOWSKIE GÓRY

La frontpaĝa bildo de IF 6/1986 montris parton de la bremsosistemo de Tarnowskie Góry. Jen artikoleto pri ĝi. Verkis Barbara Wilk, kiu grave kontribuis al ĝia konstruo kaj realigo.

La 26an de junio 1986, post dujara modernigo estis transdonita por ekspluatado parto de la stacio Tarnowskie Góry en ŝarĝdirekto "Sudo-Nordo". Ĝi konsistas el tri trakgrupoj (alvena, direkta kaj forvetura) kaj manovra altiĝo (monteto) kun du trakoj sur la supro.

Oni modernigis la menciitan parton por aŭtomatigi la ordigprocezon de varaj vagonaroj veturantaj el la Supra Silezia Regiono (Sudo) al havenoj (Nordo). La sistemo de aŭtomata stirado de la ordigprocezo konsistas el jenaj ĉefaj partoj:



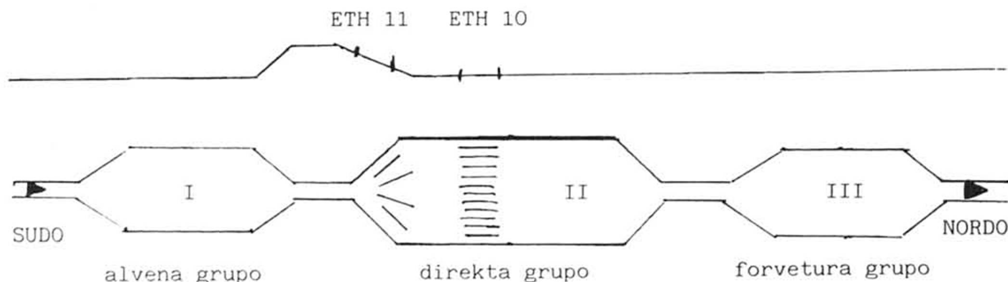
1. 4 trakbremsoj ETH-11 (la 1a etapo de bremsado), 32 trakbremsoj ETH-10 (la 2a etapo de bremsado). Ili havas elektrohidraŭlikan movigon.
2. radara stiradsistemo de la trakbremsoj,
3. mezursistemo de libera distanco pri direktaj trakoj,
4. integrita pupitro, ebliganta kontroli la ordigprocezon,
5. identigsistemo de vagonoj,
6. stiranta komputilo.

Komputilo - surbaze de informoj pri direktodestino de la vagonoj, movrezisto kaj libera distanco sur la direkta trako - stiras la reguladon de relŝanĝiloj kaj donas al ĉiuj trakbremsoj konvenan rapidecon.

Reguligo de rapideco okazas laŭ la sistemo de libermova alilokigo de vagonoj, t n "pafo al celo".

Ĉiuj instalaĵoj ekz trakbremsoj, integrita pupitro, radara mezursistemo kaj aliaj estis produktitaj en Pollando laŭ landaj konceptoj.

Dank' al la modernigo de tiu ĉi ŝarĝdirekto de stacio Tarnowskie Góry oni povas ordigi meznombre 2100 vagonojn diurne, kaj maksimume 3000 vagonojn diurne.



La kerno de la modernigita parto (ŝarĝdirekto) de stacio Tarnowskie Góry

Nune la ordigprocezo okazas laŭ duonaŭtomata sistemo. La kompleta aŭtomatigo estos realigita ĝis fino de 1987.

Barbara Wilk



PKP - la Polaj Ŝtataj Fervojoj muzee vidataj.

La historio de la fervojo sur pola teritorio komenciĝis en la unua duono de la XIXa jarcento. Polaj Fervojoj ekzistas ekde la reakiro de ŝtata sendependeco en 1918, kaj kvankam tio estas relative mallonga periodo kompare kun la historio de alilandaj fervojoj en Eŭropo kaj en la cetera mondo, ĝi estas tempospaco de neregula evoluo.

Post la unua mondmilito estis necese ne nur forigi la postbatalajn detruojn, sed unuecigi en unu transportsistemon la tri diversajn de la dispartigintoj de la pola lando. La dudekjara ekzisto de intermilita Pollando estis la naskiĝperiodo de Polaj Ŝtataj Fervojoj (PKP) kies transportsistemo kaj agado estis kruele ĉesigita kaj detruita de la dua mondmilito.

Dum la ekzistjaroj de Popola Pollando oni komplete rekonstruis la polajn fervojojn, aplikante teknikajn novekipaĵojn, novajn konstruojn kaj evoluigante dizelan kaj elektran trakciojn.

La unuaj fervojaj linioj sur pola teritorio datiĝas de:

1842 Wrocław-Oława (elp:Vrocŭav-Oŭava),

1845 la parto de la linio Varsovio-Vieno inter Varsovio kaj Grodzisk,

1847 Mysłowice -Kraków (elp Misŭovice-Krakuv).

La unuan polan fervojan muzeon oni fondis en 1928 kaj la nuntempan - en parto de la varsovia stacidomo Warszawa Głowna ĉe strato Towarowa n-ro 1 - en 1972.

La fervoja Muzeo en Varsovio posedas nuntempe ekspozician salonegon granda 400 m^2 kaj trakon 110 m longa.

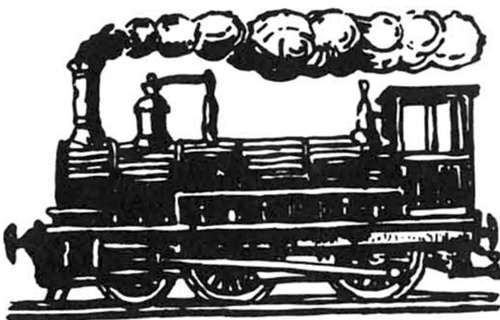
Eksponaĵoj estas ekzemple

- vaporlokomotivoj de pola kaj eksterlanda konstruo, aliaj trakciiloj, larĝ- kaj mallarĝŝpuraj,
- unikaj standardoj de fervojistaj sindikatoj,
- uniformoj kaj uniformaj akcesoraĵoj,
- modeloj kaj skizoj,
- dokumentoj: legitimiloj, diplomoj, biletoj, horaroj ...
- grafikaĵoj kaj pentraĵoj,
- teknika kaj fotografia dokumentaro.

Aliaj fervojaj muzeoj, filioj, troviĝas en 7 urboj, precipe kiel subĉielaj ekspozicejoj pri malnovaj vagonoj.

La plej proksima al Katowice situas en Tarnowskie Góry, 34 fervojkilometrojn for. Tie troviĝas vapormaŝinoj, vaporlokomotivoj kaj kaldronoj. Ĝi situas ĉe antikva minejo, kaj la adreso estas strato Jedności Robotniczej n-ro 52.

(Laŭ broŝuro pri la fervojmuzeo de PKP).



ADRESŜANĜO

Ek de la 15a de januaro 1987 la adreso de la sekretario de FERN (NL) estas:

W L van Leeuwen
Frerikshof 158
NL-7103 CC WINTERWIJK

28A INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO

SARAJEVO - STAMBULĈIĈ 21-28.02.1987

Adreso: 28.IFES, Vase Pelagića 8-I 71000 Sarajevo Jugoslavio

Debato pri termonuklea energio

En la programo de la 28a IFES la organizantoj antaŭvidas debaton de po tri-personaj teamoj pri la ege aktuala socia-ekonomika temo: POR AŬ KONTRAŬ TERMONUKLEAJ ELEKTREJOJ. Pri la sukceso de la defendita "por" aŭ "kontraŭ" starpunkto voĉdonos la publiko. La pli sukcesa teamo ricevos premion.

Ĉiutaga lingva trejnado

Partoprenantoj de la 28a IFES havos eblecon dum la posttagmezaj horoj ĉiutage sekvi progresigan Esperanto-kurson, kiun gvidos spertaj instruantoj. Se montriĝos intereso, la organizantoj povas funkciigi paroligan kurson por komencantoj laŭ "zagreba metodo".

Fakaj prelegoj

Partoprenantoj de la 28a IFES ne nur tage ĝuos en skiterenoj de la olimpikaj montaroj Jahorina kaj Bjelaŝnica, kaj vespere abundon kultur-amuzan programon, sed ankaŭ fake kleriĝos. Estas jam anoncitaj almenaŭ tri popularaj prelegoj pri fakaj temoj. Unu el ili eĉ sekvota de filmo.

Ski-ekipaĵo luebla surloke

Por ne esti ŝarĝitaj pri transporto de ski-ekipaĵo la partoprenantoj de la 28a IFES povos ĝin lui surloke en la hotelo mem aŭ en hoteloj de la montaraj Jahorina kaj Bjelaŝnica. La hotelo "Stambulĉiĉ" kie loĝos ĉiuj IFES-anoj, disponas propran skilifton. Tie okazos ĉiuj ski-konkursoj de la 28a IFES.

Multaj premioj gajneblaj dum IFES

Dum la 28a IFES la partoprenantoj havos eblecon gajni plurajn premiojn en diversaj branĉoj. La ĉefaj estos premioj en skikonkursoj (viraj kaj virinaj) en disciplinoj decidotaj surloke, en debato pri termonuklea energio, en lingvoscio kaj por la plej sukcesintaj maskoj en maskobalo! La premiojn atribuos fervojista entrepreno de Sarajevo, IFEF, JAFE kaj la organizantoj mem.

Venu kaj gajnu!

TURISMO

Sabadell (Hispanio)

La urbestraro de la kataluna urbo Sabadell, duonhora trajnveturo de Barcelona, eldonis tutkoloran turisman faldfolion pri sia urbo.

La Centro de Esperanto en Sabadell, kiu sendis al la redakcio la faldfolion, mencias en akompana letero, ke la urbestraro eldonis ĝin kiel klaran pruvon de sia simpatio por nia afero, kaj okaze de la centjariĝo de Esperanto.

Ke multaj urboj sekvu tiun bonan ekzemplon!

La prospekto estas havebla ĉe: Ajuntament de Sabadell, Placa de Roc, E-08201 SABADELL.

DENOVE AGNOSKO SUR INTERNACIA NIVELO

UEA ricevis ĉe la Eŭropa Konsilantaro konsilan statuson. Tion antaŭ ne longe deklaris la ĝenerala sekretariejo de la Eŭropa Konsilantaro en Strasburgo.

Tiu statuso ebligas al UEA partopreni en la debatoj pri la politiko de la Konsilantaro kaj prezenti siajn opiniojn pri lingvaj problemoj pli forte ol ĝis nun.

ekstrakte el "Esperanto - aktuell" 7/86 de Joachim Giessner

Walter Ullmann
F R Germanio

LA FERVOJO EN MONGOLIO

Partoprenonte la 71an UK en Ĉinio mi kaptis la okazon veturi tien de Moskvo al Pekino per trajno. Generale ekzistas du fervojaj eblecoj por atingi tiun celon kaj mi uzis la vojon tra Mongolio. (La alia vojo ne tuŝas la Mongolan Respublikon, sed gvidas el la Soveta Unio al Ĉinio tra Ĉito, limstacio Manĝulo kaj Harbino al Pekino).

Nia trajno finiĝis post longdaŭra veturo en la ĉefurbo de Mongolio. Per alia trajno nia grupeto de 8 personoj daŭrigis la vojaĝon post unutaga restado en Mongolio al Pekino. Dum la veturo kaj la restado mi observis la tiean fervojon kaj utiligante diversajn fontojn mi kompilis tiun-ĉi raporton.

Sed unue kelkaj faktoj pri la lando mem, ĉar pro ĝia malproksimeco de Eŭropo ĝi ne estas tre konata:

Statformo: popola respubliko
Ĉefurbo: Ulan-Batoro (Ulan-Bator), ĉirkaŭ 460.000 loĝantoj
Popolo: ĉirkaŭ 1.860.000 loĝantoj
Areo: ĉirkaŭ 1.565.000 km²
Najbaroj: Soveta Unio kaj Ĉinio
Ŝtata lingvo: mongola (kirila alfabeto)
Mono: 1 tugriko = 100 mongoj.

La nomojn de la lokoj mi uzas laŭ la "Poŝatlaso de la mondo", sed por la ĉefurbo mi uzas la nomon, kiu estas pli proksima al la mongola skribmaniero, nome "Ulan-Bataro", anstataŭ la ofte uzata "Ulan-Batoro", ĉar ĝi estas formita laŭ la rusa skribmaniero. Vidu ankaŭ la bildojn n-ro 1 kaj 2 kun la kirile skribita nomo sur la stacidomo de la ĉefurbo. Same mi agas per la simile nomita Suĥbataro. Por aliaj lokoj mi uzas la germanan skribmanieron.

La reto de la MTZ (Mongolin Tömör Zam = Mongolaj Ŝtataj Fervojoj) konsistas el du partoj, do enlande sen rekta kunligo kaj nur atingeblaj tra soveta teritorio. Vidu la mapon.



Bildoj 1+2: Stacidomo Ulan-Bataro



Nia trajno uzis la tielnomatan Transversan Mongolan Magistralon. Tiu linio longas 1113 km. La alia parto estas preskaŭ ne atingebla por turistoj, ĉar Mongolio ne taksas sin mem kiel turisma lando.

Jen niaj travivaĵoj je la landlimo: Post la ekveturo el la soveta limstacio Naŭŝko la rusaj doganistoj restis en la trajno. Post kelkaj minutoj la trajno haltis sur la limlinio. Kiam la sovetaj doganistoj forlasis la trajnon je la fino, eniris en la antaŭa parto la limpolicistoj/doganistoj de Mongolio. La mongola limstacio estas Suĥbataro, baptita

laŭ iama politikisto. La kontrolo tie estis severa, oni eĉ prenis la filmojn el niaj aparatoj, kiujn ni post unu horo rericevis sen detruo aŭ revelo, nur la restaj ne jam faritaj bildoj estis perditaj. Kaŭzon ni neniam eksciis.

La unua fervojo en Mongolio estis konstruita en la jaro 1938, tiam etŝpura. Estis la linio inter Ulan-Bataro kaj Nalchan (42 km), kie ekzistas karbaj minejoj. 1949 oni anstataŭis tiun linion per sama de larĝa ŝpuro (1524 mm). 1939 oni malfermis la linion inter la siberia (rusa) limstacio Solowjewsk tra la mongola limstacio Ereencav al Ĉojbalsano en Mongolio (237 km). Poste ĝi estis plilongigita en etŝpuro dubranĉe al Tamsakbulako kaj Szunbulako, sume ĉirkaŭ 100 km. De Ĉojbalsano ekzistas krome linio norden al Baja-Ula.

1949 estis malfermita la plej grava linio, la relvojo inter la soveta Naŭsko kaj Ulan-Bataro (403 km). Inter 1953 kaj 1956 estis konstruita la daŭrigo tra la dezerto Gobio inter la mongola ĉefurbo kaj Dzamyn-Üüd ĉe la mongola/ĉina landlimo kaj la daŭrigo al Ĉinio. Tiu linio estas ankaŭ unutraka kaj kompreneble en larĝa ŝpuro. Tiel estis atingita la konekso al la ĉina reto, kiu estas normalŝpura.

Laŭ la mapo ne ekzistas branĉ-linioj for de la Magistralo, sed tamen videblis kelkaj relvojoj dekstren kaj maldekstren, supozeble al fabrikoj, uzinoj aŭ minejoj. 1960 oni konstruis branĉlinion de Darhan al la karbaj minejoj ĉe Sharyn Col (ĉ. 75 km; mankas sur la mapo).

La MTZ apartenas al la OSShD, la fervoja unuiĝo de la orientaj landoj, kaj havas la UIC-kodon n-ro 31. Sed mi ne vidis vagonojn kun tiu signo. La reto longas nuntempe ĉirkaŭ 1525 km. Ĉirkaŭ 600 km novaj linioj estas antaŭvidotaj. Tio signifas, ke la denso de la MTZ-reto nun estas 0,1 km per 100 km². Ĉe MTZ deĵoras ĉirkaŭ 10.000 personoj. La sidejo de la direkcio estas en Ulan-Bataro. La trakcio okazas ĉefe per dizelaj lokomotivoj (vidu bildojn n-roj 3 kaj 4).

La ĉefstacio havas nur unu kajon, tamen la pasaĝeroj povas eniri aŭ eliri diversajn trajnojn samtempe, ĉar oni simple povas transversi la relojn, kio ne estas permesata en aliaj landoj. La trakforkaj signallumoj brilas en blua koloro.

La veturdaŭro inter Suĥbataro kaj Ulan-Bataro (379 km) estas ĉirkaŭ 7 h 45 minutoj, tiu inter Ulan-Bataro kaj Dzamyn-Üüd (709 km) ĉirkaŭ 13 h 30 min. La tuta vojaĝo inter Mos-



kvo kaj Ulan-Bataro daûris ĉirkaû 5 tagojn kaj de la mongola ĉefurbo al Pekino 1 kaj duonan tagon. En la trajnoj deĵoris mongolaj litvagon-servistinoj jam ekde Moskvo kaj ĝis la soveta landlimo tre helpema soveta trajnestro. La bildo n-ro 5 montras unu el la servistinoj. Ili kontrolis biletojn kaj zorgis regule por teo, helpis al la doganistoj, sed oni preskaû ne povis paroli kun ili, ĉar mankis komuna lingvo ......

Ni nutris nin en restoraci-vagono, kiu ĉeestis ĝis Naûŝko, alia de Ulan-Bataro ĝis Dzamyn-Üüd kaj de la ĉina limstacio al Pekino. La vagonoj estas la samaj kiel en la S U, faritaj en la GDR. Vidu bildon 6. La kupeoj entenas 4 litojn, du supre, du malsupre.

La lima relvojo inter la limstacioj estas en la nordo 23 km, en la sudo 10 km. Do la larĝa ŝpuro kondukis ankaú en Ĉinion ĝis la limstacio Erlieno (Erlian). Tie oni ŝanĝis la boĝiojn, dume ni povis resti en la vagono aû eĉ fotografi la ŝanĝo-laborojn - senprobleme!





Bildoj 3+4: Dizelaj lokomotivoj de MTZ



Bildo 5: Mongola trajnservistino

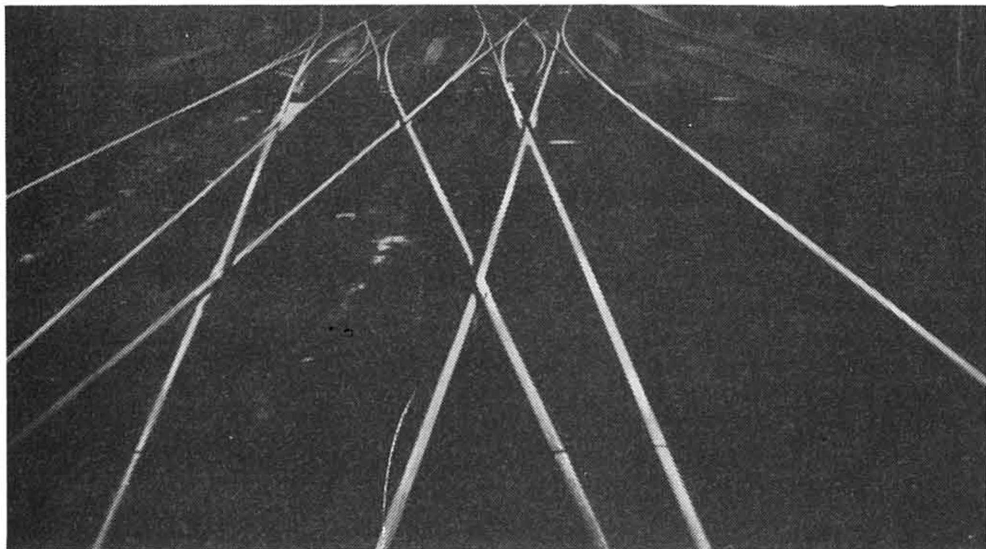


Bildo 6: Moskvo-Ulan Bataro-Moskvo

Sube: Du flankoj de mongola bileto







FACETOJ KAJ PLANOJ DE DSB

La danaj fervojoj datiĝas de la jaro 1847, kaj plenumos do ĉijare sian 140an jaron.

Junaj gvidantoj kaj ĉefoj dum la lastpasintaj jaroj alportis al DSB certan dinamismon, kaj la politikaj cirkonstancoj devigis al ŝanĝoj kaj alfronto de daŭraj defioj.

Kompreneble kelkaj planoj fiaskis, sed ŝajnas ke pluraj - eĉ plej multaj - sukcesis, kaj ke la politikistoj certagrade aŭskultas al la fervojaj instancoj rilate al trafikaj kaj transportaj demandoj.

Jen kelkaj konkretaj aferoj, kiuj estas entreprenitaj, -ataj aŭ -otaj:

- Moderna Transporto sur Reloj (MTR) = nova projekto,
- nova pramlinio inter Svedio kaj Danlando ("Danlink"),
- nova stacidomo okcidente de Kopenhago (Høje Tåstrup),
- Pura Vojaĝo = projekto pri plibonigo de purec-stato de trajnoj,
- elektrizo,
- novaj interurbaj trajnunuoj ("IC/3"),
- ponto super/tunelo sub Granda Belto.

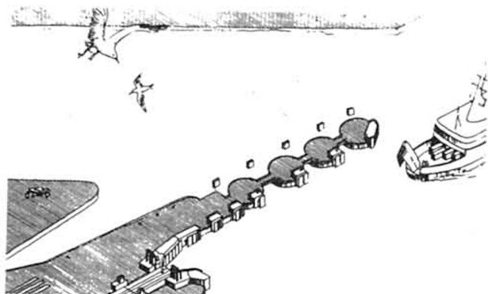
"DanLink"

La 3an de novembro 1986 la tri generaldirektoroj de Svedio, Danio kaj FRGermanio inaŭguris novan pramlinion inter la sveda urbo Helsingborg kaj la dana ĉefurbo Kopenhago. La linio servu ekskluzive al vartrafiko kaj du pramoj: sveda "Öresund" kaj dana "Trekroner", prizorgas la trafikon per po 3 tagnoktaj tien-reenveturoj.

Ambaŭ pramoj havas kapaciton de ĉ 50 varvagonoj, do povas transporti tutan vartrajnon, kaj la pramo "Trekroner" per sia longeco de 198 m estas la plej longa trajnpramo de la mondo.

Antaŭe plej multaj varvagonoj trans la Sundon estis transportataj inter la urboj Helsingborg kaj Helsingør, sed tie trafikas malgrandaj pramoj, kombinitaj por pasaĝeroj, aŭtomobiloj, kamionoj, pasaĝer- kaj varvagonoj. Ampleksa ranĝlaboro en ambaŭ havenoj komplikigis kaj plilongigis la transportdaŭron. Per la nova pramlinio rapidiĝas la transporto inter Skandinavio kaj la Kontinento per ĝis unu tagnokto.

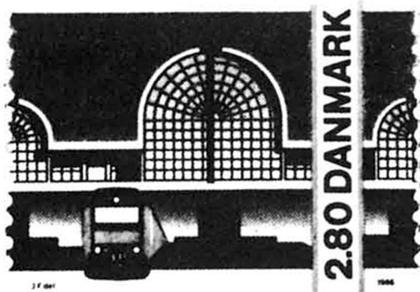
Tute novinventita sistemo de fundamentaj kestegoj je 290 tunoj (alteco 13 m, diametro 20 m), kiujn oni konstruis surtere kaj mallevigis en la akvon en la kopenhaga haveno tiel formante kajon, estis multe pli rapida ol la kutima konstrusistemo de porprama haltejo.



Nova (ĉef)stacidomo apud Kopenhago

20 km okcidente de Kopenhago situas nova stacidomo, kiu servu kiel helpo al la ĉefstacidomo de Kopenhago. Post kelkaj jaroj ĉiuj grandaj trajnoj - ankaŭ la internaciaj - haltos tie survoje de aŭ al Kopenhago. La enurbaj elektraj trajnoj kaj multaj aŭtobuslinioj pluenkondukos la pasaĝerojn.

Karakteriza por la stacidomo estas 3 arkoj, kiuj dominas la konstruaĵon. Perpendikulare al la trakoj kaj super ili estas la stacidomo kaj strato, kie veturas i a la koncernaj aŭtobusoj. La Poŝto emisiis specialan poŝtmarkon omaĝe al la stacidoma inaŭguro. Jen ĝia aspekto:



Pura Vojaĝo

Dum kelkaj jaroj la kopenhagaj trajnvagonoj iĝis pli kaj pli malpuraj kaj malbelaj pro daŭra surskribado fare de homoj, kiuj dumvespere kaj dumnokte damaĝis ilin per pentrado kaj diversaj tumulto kaj difektigoj. Montriĝis ke multaj pasaĝeroj timis la trajnveturadon, precipe dum la vesperoj, kaj ke la totala pasaĝernombro falis. Tial DSB lanĉis per anoncoj ktp la sloganon PURA VOJAĜO, kun la efiko ekzemple, ke la konsciaj pasaĝeroj ne ĵetu rubaĵojn sur la planko, sed uzu la por tiu celo pendigitajn plastajn rubujojn. En la daŭro de malmultaj monatoj oni vidis pozitivan rezulton, kaj nun oni dungos purugistojn, kiuj tre videble purigu kaj kontrolu, ĉu ĉio bonorde funkcias.

Elektrizo

La novaj elektraj lokomotivoj de DSB (litero EA n-roj 3001-3010), kiuj tiras plej multajn trajnojn inter Kopenhago kaj Helsingør, uzas nur la duonon de la energio, kiun oni antaŭkalkulis. Origine ili nur en majo 1987 devus regule trafiki la linion, sed ili montriĝis tiom stabilaj, ke jam de aŭtuno 1986 ili ĉiuj estas uzataj.

Por la distanco Kopenhago-Helsingør - 46,2 km - EA-lokomotivo uzas 551 kilovatthorojn je kosto proks 150 DKK, dum la plej moderna dizela lokomotivo ME uzas 210 litrojn da oleo je kosto proks 500 DKK. Oni antaŭvidis uzon de proks 1000 kilovatthoroj.

Al la malalta energiforuzo helpas la bremsosistemo. Unu el la avantaĝoj de la EA-lokomotivoj estas, ke dum bremsado ĝi retroliveras elektran efikon al la reto per ia regenera bremsado. Ankaŭ rilate al stabileco ili superas la dizelajn. Kvankam la kompara bazo estas eta, oni supozas, ke por ĉiu 5 difektiĝoj de dizelaj lokomotivoj la elektraj difektiĝas 1 fojon.

Interurbaj trajnunuoj

La interurba trajnsistemo ("Inter-City"=IC) kun ĉiuhora trajno en fiksa veturplano estas nun post 12jara uzo tiel natura, ke neniu memoras aŭ pripensas malpli ampleksan horaron.

Por DSB la demando nun estas, ĉu elektrizi kaj estonte uzi elektran trakcion aŭ ĉu evoluigi melpezajn trajnunuojn, kiam temas pri pasaĝertransporto. Certaj planoj montras al dizeltrakciitaj trajnunuoj, la tielnomataj IC/3. Ĉiu vagono ĥavos propran **kamion**motoron kun aŭtomata kluĉilo. Ili estas simple bonteneblaj, malmultekostaj - do servos eble nur tri jarojn, facile elŝanĝeblaj, kaj se unu malfunkcias, oni apenaŭ sentas tion, ĉar la ceteraj motoroj de la trajno supozeble kapablas daŭrigi la laŭhoraran veturon.

Sed eĉ se tiuj dizelaj trajnunuoj estos la futuro rilate al pasaĝertransporto, oni bezonos elektrajn lokomotivojn por la vartrafiko.

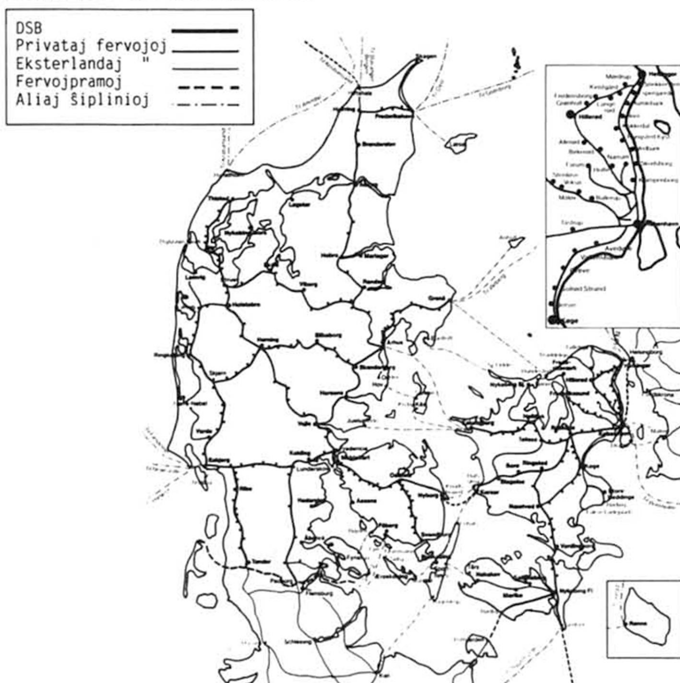
Ponto super Granda Belto en 1993

Se la nunaj planoj realiĝos, ekzistos ponto super plus parte tunelo sub la Granda Belto por fervojtrafiko en 1993, kaj tiam la transita vartrafiko supozeble ne plu iros tra la Birdfluglinio (Rødby-Puttgarden), sed tra Korsør-Nyborg-Padborg-Flensburg. Eble do oni ŝanĝu la nunajn elektrizajn planojn tiel, ke ne la liniojn sur Selando (Kopenhago-Rødby/Kalundborg), sed de Kopenhago okcidenten al Fredericia kaj pluen al Padborg oni unue elektrizu.

Moderna Transporto sur Reloj

Krom la supre menciitajn projektojn DSB laboras pri ĝenerala modernigo de sia sistemo. Oni petis de siaj dungitoj ĉiajn ideojn, kaj pluraj jam envenis. La fina rezulto estu plano kun tempohorizonto de 10-15 jaroj.

De tempo al tempo ni eventuale revenu al tio.



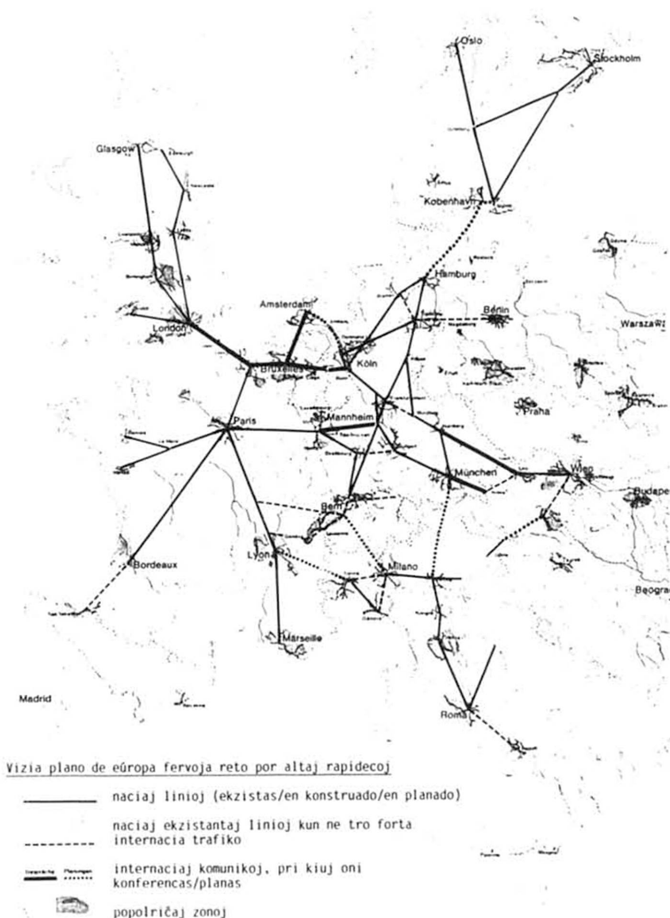
EÙROPA FERVOJA RETO POR ALTAJ RAPIDECOJ

Temas pri "vizia"planado flanke de la tielnomata "Grupo de la dek-du". Tio estas la fervojoj de la Eùropa Komonumo. Krome estas inkluditaj la aùstraj kaj svisaj fervojoj. Laù iniciato de la menciita "Grupo" nuntempe fakularo de SNCF kaj DB en la kadro de UIC starigas tiun vizian planon. Jen kelkaj koncizaj principoj:

- Bazo por la kapacito kaj efika grado de fervojaj linioj ĉefe estas la nacia trafiko, ne la internacia. Pro tio eùropa reto por altaj rapidecoj devas utiligi tiujn naciajn interesojn.
- Planadojn en la naciaj retoj oni devas laùeble akordigi kaj samtempe konsideri la fermadon de breĉoj trans la limojn, por ke la naciaj impulsoj pozitive efiku al la internacia altrapideca trafiko.
- Aliflanke internacia trafiko alportas pli grandan utilon por naciaj planoj kaj retoj.

Nia grafikaĵo prezentas la "vizion".

Ekstrakte el "Die Bundesbahn" 10/86 de Joachim Giessner



Vizia plano de eùropa fervoja reto por altaj rapidecoj

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

Jafe (Jugoslavio)

Seminario por aktivuloj de JAFE

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) okazigis meze de decembro en la konata banloko Vrnjaĉka Banja (sudokcidenta Serbio) la Unuan seminarion por siaj aktivuloj. La seminarion partoprenis kvardeko da membroj el pluraj societoj (kluboj) de JAFE. Dum tri semajnfinaj tagoj la ĉeestintoj havis okazon aŭskulti prelegojn pri jenaj temoj:

- historia evoluo de Esperanto-movado,
- organizo de la Esperanto-movado kaj la plej konvenaj eblecoj de ĝia disvastigado,
- pozicio de Esperanto-movado en la jugoslavia soci-politika sistemo,
- lingvaj demandoj.

Prelegis elstaraj aktivuloj de enlanda Esperanto-movado: Zlatoje Martinov (Panĉevo), mgro Gvozden Sredić (Beograd) kaj Senad Ćolić (Sarajevo). Post ĉiu prelego okazis vigla diskuto kio montris ke la prezentitaj temoj estis bone elektitaj. Al ĉiuj partoprenintoj estis distribuita abunda (kaj alloga) informa materialo (broŝuroj, flugfolioj, afiŝoj, glumarkoj ktp.). En la skriba enketo preskaŭ ĉiuj partoprenintoj sugestis organizon de tiaj seminarioj ankaŭ estontece (eble kun aliaj temoj aŭ aliaj partoprenantoj). Se la financoj permesos tion, la seminario, do, okazos ankaŭ sekvontjare kaj fariĝos tradicia.

Pri la seminario abunde raportis pluraj gazetoj (fakaj kaj aliaj) kaj la loka radiostacio.

F.Ero

Nova afiŝo pri Esperanto

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) aperigis en la kadro de celebrado de 100jariĝo de Esperanto novan afiŝon (70 x 50 cm) kun fervoja motivo (trajno sur ponto) kun du novaj sloganoj: "Fervojo kaj Esperanto - pontoj de paco kaj interkompreniĝo" (supre) kaj "Ellernu internacian lingvon Esperanto - interamikiĝu kun la tuta mondo" (sube). En la maldekstra angulo troviĝas emblemo de JAFE kaj jubilea signo de UEA.

F.Ero



NIAJ JARKUNVENOJ

Fervojista jarkunveno en GDR

Fariĝis jam tradicio, ke ĉiujare dum monatoj novembro aŭ decembro la fervojistaj esperantistoj de Germana Demokratia Respubliko aranĝas jarkunvenon, kies tasko estas taksi rezultojn de la kuranta jaro, fari konkludojn kaj determini planojn kaj taskojn por estonta periodo.

Lasta, jam la 8a, jarkunveno okazis la 31a de oktobro ĝis 2a de novembro 1986 en la pitoreska harcurbeto Stolberg en okcidenta parto de GDR. Laŭ invito partoprenis esperantistoj-fervojistoj el Ĉeĥoslovakio, Hungario kaj Pollando

Post vendreda interkona vespero, dum kiu oni gaje babilis eĉ kantis, la sabatan konferencon solene inaŭguris la prezidanto de FE GDR Joachim Meinel. Post himno kaj salutakcepto de ĉiuj partoprenantoj li vive kaj interese raportis pri la tutjara laboro kaj agado. Membraro ne multe kreskis. Bulteno "Fervojistaj Novaĵoj" regule aperadis dank' al senlaca redakta laboro de kolego Horst Jasmann. Kiel aldono de "FN" aperis jam 72 paĝoj de listigitaj fakterminoj, rezulto de la terminara

laboro, gvidata de kolego Horst Theurich. Post kompleta fintrakto de la terminoj oni resumos ĉion en fakvortaro, kiu poste estos havebla laŭ mendo. Tute nekontentiga estas informado kaj aperigado de fakartikoloj en la faka neesperantista gazetaro. Neniu pro devizaj malfaciloj partoprenis la 38an IFEF-kongreson en Skopje. Oni aranĝis aŭ partoprenis kelkajn aranĝojn ne nur en GDR, sed ankaŭ en ĈSSR kaj Hungario, kaj du reprezentantoj partoprenis ankaŭ la 3an kongreson de polaj esperantistoj-fervojistoj en Wazne Mlyny. En 1987 oni planas partopreni la IFEF-kongreson en Katowice kaj kelkajn aranĝojn en ĈSSR, Hungario kaj Pollando. Oni proponis, ke omaĝe al la jubilea centjaro de Esperanto en 1987 ĉiu ano de la fakgrupo varbu po unu kolegon aliĝi kaj labori en la fakgrupo. Tiamaniere oni povus duobligi la membraron.

Poste salutparolis kaj informis pri la agado de siaj sekcioj reprezentantoj de la invititaj kunlaborantaj sekcioj el ĈSSR, Hungario kaj Pollando. La pola reprezentanto invitis ĉiujn multnombre partopreni la venontjaran 39an IFEF-kongreson en Katowice.

Oni devas mencii ankaŭ la okazintajn fakprelegojn. En unu d-ro Heinz Hofmann interese prelegis pri sekurecetekniko ĉe DR kaj pri sekurigo de la trajnveturoj en fervojstacioj kontraŭ danĝeraj veturoj de aliaj trajnoj aŭ ranĝvagonarveturoj. Dum alia prelego ni helpe de koloraj diabildoj ekkonis Harcmontaron kaj tiean mallarĝŝpuran fervojlinion, kiu traveturas la montaron kaj disponigas al vojaĝantoj ravajn panoramojn. Ankaŭ diaprogramo kun folklora makedona muziko prezentita de la hungara kolego Ferenc Phersy pri la 38a IFEF-kongreso en Skopje interesigis ĉiujn partoprenantojn per sia informriĉeco kaj ebleco ekkoni krom kongresaranĝojn ankaŭ la rave belajn vizititajn lokojn en Jugoslavio.

Al la programo jam tradicie apartenas ankaŭ ekskursoj por interkonatiĝo kun la loko kaj ĉirkaŭa regiono de la jarkonferenco. Dum la unua ekskurso sabate posttagmeze ni kun sperta ĉiĉerono promenis tra arbaroj norde de Stolberg tra lokoj, kie oni en la mezepoko ekspluatis arĝentercon. Kulmino de la ekskurso estis supreniro sur 40 metrojn altan ŝtalkonstruaĵon - observan turon "Josefa kruco", kiun sur unu el la montosuproj konstruis en 1896 la konata arkitekto Karl Friedrich Schinkel, kaj de kie oni vidas belan panoramon de la ĉirkaŭa regiono.

Dum la ekskurso dimanĉe antaŭtagmeze ni komune vizitis la harcurbeton kaj konatan feriolokon Stolberg. Krom la gotikan parokan preĝejon sur monteto malsupre de la kastelo ni spektis multajn tipajn mezepokajn domojn el la 15a kaj postaj jarcentoj, inter ili ankaŭ la patrujsciencan muzeon kun ekspoziciataj tie memoraĵoj pri la vivo kaj agado de la kamparana ribelulo Thomas Müntzer, kiu naskiĝis en Stolberg en 1490.

Jindřich Tomíšek

INTERNACIA FESTIVALO PRI TURISMO, KOMUNIKADO KAJ KULTURO

okazos en la venezuela ĉefurbo Karakaso dum la tagoj 11a-19a de oktobro 1987.

Organizanto estas Venezuela Esperanto-Asocio, kiu per la festivalo deziras festi la datrevenon de Esperanto. La programo konsistos i a el projekcio de filmoj kaj vidbendoj kaj el aliaj artaj prezentaĵoj en kaj pri Esperanto. Okazos postfestivalaj ekskursoj al Insulo Margarita en la Kariba Maro, al la Anda Montaro kaj la 5000-metra Piko Bolivar kaj al Kanaima en la ĝangalo kaj la fama Anĝela Akvofalo, la plej alta de la mondo.

Informoj ĉe Asociacion Venezolana de Esperanto, Apartado 47675, CARACAS, 1041-A Venezuela.

EKSPOZICIO

La hungara Nacia Biblioteko informas per letero n-ro 2862/86 jene:

Nia biblioteko, kiel Hungara Nacia Biblioteko ĝoje partoprenas en la festa ĝojo de la jubileanta esperantistaro.

En la jubilea jaro 1987 en la tempo de la Budapeŝta Printempa Festivalo ni aranĝos Esperanto-libroekspozicion titolitan "La vojo de Esperanto libro en Hungario". Por la ekspozicio ni disponigas tri ĉambregojn en nia palaco. La ekspozicio konsistas el la libroj de Károly Fajszi, kies Esperanto-kolektaĵo - preskaŭ 20.000 bibliografiaj unuoj, inter ili pli ol 7000 libroj kaj 3000 binditaj jarkolektoj - jam de 1982 estas ŝtate protektata, kaj funkcias sub nia aŭspicio. Kompreneble ankaŭ niaj raraĵoj, ekzemple antaŭesperantaj lingvoprojektoj estos ekspoziciitaj.

Ni petas, bonvolu informi vian legantaron pri nia decido per kiu ni deziras esprimi nian simpation kaj estimon al la literaturo kaj movado de Esperanto

Kun estimo
Juhász Gyula pm., ĉefdirektoro.

ESPLORO

Okaze de la 100jara jubileo de Esperanto la ĉefa gazeto de jugoslaviaj fervojistoj kiu semajne aperas en Beograd sub la titolo "ŽELEZNIČKE NOVINE" (Fervoja Gazeto) planas en la jaro 1987 realigi pere de Esperanto internacian enketon pri la vivo de fervojistoj en la mondo. En tiu rubriko oni aperigos tekstojn de fervojistoj-esperantistoj el diversaj landoj pri ilia vivo kaj laboro. Al ĉiuj kontribuintoj oni poste sendos du ekzemplerojn de la gazeto kun aperigita teksto (kaj fotoj) kaj informan materialon pri Jugoslaviaj Fervojoj (prospektojn, insignojn k.s.) kiel modestan rekompencon.

Redakcio de la gazeto "Železničke novine" kaj JAFE invitas ĉiujn skribemajn fervojistojn-esperantistojn partopreni en tiu interesa sondado. Se la kolektita materialo estos sufiĉe abunda kaj kvalita oni preparos el tiuj kontribuaĵoj apartan broŝureton.

Materialon bonvolu sendi (ne forgesi fotojn kaj koncizan propran biografion) al jena adreso (per deĵora fervoja poŝto):
ZAJEDNICA JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA
- Za JAFE (G.Sredić) -
Beograd, Nemanjina 6 (poŝtfako 563).

NEKROLOGO

Kiel ni nur nun eksciis, mortis je la 11.07.1985 nia fidela membro **Julian L.MORALES** el Bilbao/Hispanio. Kvankam li ne estis fervojisto, li partoprenis en multaj kongresoj de IFEF, ekzemple tiuj de Skellefteå, Turku, America, Regensburg, Oostende, Slanĉev Brjag. Li ripozu en paco.

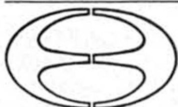
IFEF

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J.Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

ENHAVO



1887-1987 | Centjara Jubileo de Esperanto

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en marto, estas 10.02.1987.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved